INTERNACIA FERVOJISTO

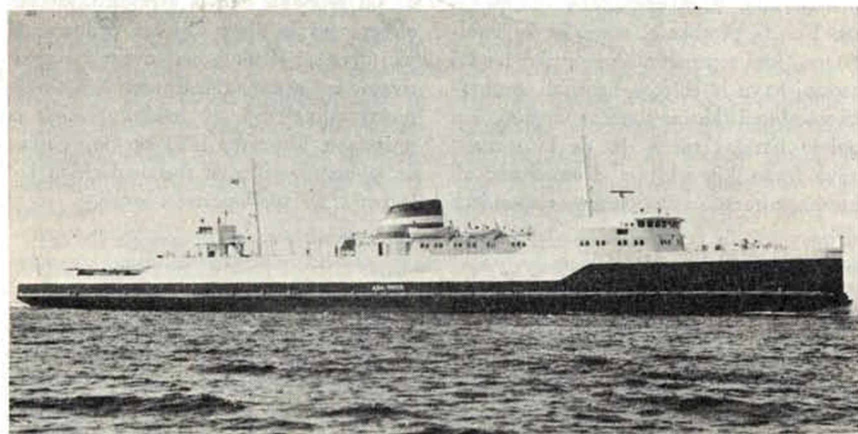


ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

25a jaro | Julio/Augusto 1973 | N-ro 4

Varvagona pramo ASA-THOR de DSB-Danaj Ŝtataj Fervojoj



fervojpramo kun 4 trakoj konstruita 1965. — Tuta longo 131,65 m. — Tuta larĝo 17,70 m. — Efektiva traklongo 412,67 m. — 3544,23 registrotoneloj. Serva rapideco 17 marmejloj. — 8800 registritaj ĉevalpovoj. — 2 dizelmotoroj.

Legu la fakprelegon de la 25a IFEF-kongreso en ĉi tiu numero.



LA 26a KONGRESO DE IFEF okazos en Tarragona, Hispanio dum la semajno 11.—17.5 1974.

Jen la kongresinsigno. En la venontaj numeroj de IF aperos iom post iom la detaloj pri la kongreslando kaj pri la kongresarango.

*

Ĉu ni katenu nin mem?

En la plenkunsido de la 25a kongreso aŭdiĝis kritiko flanke de kolego Van der Schulp pro tio, ke la 7a kongrespropono fine estis prezentita kun aldono al la komitato por voĉdonado. Intertempe ankaŭ en naciaj organoj oni skribis similajn vortojn timante malagrablajn konsekvencojn. Pro tio certe necesas, doni kelkajn klarigojn. La prezidanto respondis en la plenkunsido. Tiun respondon oni povas trovi en la protokolo, nome ke la komitatanoj kiel reprezentantoj de siaj landaj asocioj havu la eblecon nedecidi, prokrasti aŭ aldoni (kio ne signifas ŝanĝon). Tiu opinio baziĝas sur § 16 de la statuto, unua frazo, kiu tekstas: «Komitatano aŭ kromkomitatano estas persone respondeca por siaj agado kaj decidoj». Ĝuste tiu ĉiama propra respondeco siatempe estis unu el la plej gravaj vidpunktoj, kiam IFEF kreis la nunan formon de la komitato.

Ĉie en la mondo sufiĉe ofte okazas, ke persono aŭ organizo, kiu faras proponon, spite al profunda pripensado ne rimarkas *ĉiujn* avantaĝojn kaj malavantaĝojn de sia propono. Sed la asembleo, kiu sin okupas pri la afero kaj ĝin prilumas el plej diversaj flankoj, malkovras jen pozitivajn, jen negavitajn argumentojn, kiujn povas plivalorigi aŭ malplivalorigi la proponon. Koncerne IFEF-on tio signifas, ke la komitato trovu trafan decidon laŭ la por IFEF plej oportuna senco.

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

Sed ne nur la komitato, ankaŭ la estraro traktas la kongresproponojn jam en antaŭkongresa kunsido kaj pesas ilian valoron antaŭ ĉio laŭ la vidpunkto, *ĉu ili utilas al la federacio* aŭ ne. La rezulton de tiu komuna traktado la prezidanto prezentas kiel estraran kontribuon resp. laŭbezone kiel estraran rekomendon en la plenkunsido.

Tamen kelkfoje okazas, ke propono estas verkita tiel, ke en la fiksita formo ĝi devus esti komplete malakceptita, kiel ekz. la propono 7. Kvankam ĝi en si mem ne estis malbona, la verkinto pretervidis, ke al tiu afero oni lasu la decidon ĉu skribi aŭ ne skribi al la resp. landa asocio, ne al la IFEF-estraro. Per tiu eta amendo la propono fariĝis akceptebla, sen ke nek ĝiaj vortoj nek ĝia esenco estis ŝanĝitaj. La rajton, fari amendojn kaj eĉ ŝanĝojn cetere havas ĉiu parlamento, kial do ne la «parlamento de IFEF», la komitato? Tio tute ne kontraŭas demokratecon nek kaŭzas malharmonion. Kompreneble landa asocio povas devigi siajn komitatanojn voĉdoni nur pri la en «Internacia Fervojisto» publicita teksto. La demando estas nur, ĉu tio ĉiam kondukas al trovado de la plej bona solvo aŭ almenaŭ al la plej adekvata momente atingebla rezulto.

Ĉu ne valoras, iomete mediti pri tio?

Prezidanto

*

La parolado de la iama IFEF-prezidanto, K.G.J. de Jong dum la veterana kunveno en Århus, 15.5-73

Volonte mi akceptis inviton de la IFEF-prezidanto, diri in ĉi tiu speciala kunveno de malnovaj amikoj kelkajn laŭdajn vortojn al niaj veteranoj, esprimi dankon al fidelaj kunlaborantoj en ĉi tiu momento de la 25-jara ekzistado de nia federacio.

Per via sindona laboro kaj fidela membreco vi konservis en bona stato la fundamenton de nia movado kaj en daŭra kunlaborado vi ornamis tiun fundamenton per la nun jam vaste konata, bela kaj fortika konstruaĵo, kiu estas nia INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO.

Vi scias, ke la unuaj paŝoj por gajni la necesan simpation de fervojaj instancoj, sindikatoj kaj aŭtoritatuloj ne estis facilaj, ĉar antaŭ 25 jaroj la bona volo kaj entuziasmaj klopodoj en niaj vicoj estis multe pli grandaj ol sperto kaj kapablo, kaj manko al financaj rimedoj estis ofte sentebla.

Post ampleksa prepara laboro de niaj plej aktivaj aktivuloj, IFEF refondiĝis la 4-an de aŭgusto 1948. La unuajn iniciativojn por restarigo de internacia fervojista movado prenis francaj gastoj kaj nederlandaj gastigantoj dum boatveturo en Amsterdam, la 15-an de majo 1947.

Kiel partoprenantoj al tiu kunveno en ŝipkajuto la bildo en la «konciza historio» montras la francajn geamikojn:

Lemonnier-Polly-Francois-Lecoque-Hervouet-Tuffie kaj la nederlandanojn Lok-Hoen-Biesheuvel-Wissink. Sendube ankaŭ Stapel ĉeestis, same Prigent kaj Hedelin.

Kiel partoprenintoj al la fonda kunveno en 1948 la bildo sur sama paĝo montras en la unua vico Stapel, Lok kaj Thorstedt, en la dua vico la francan amikon Godard, Olaf Ohlson Svedio, kaj Keiser, Svisio. Mankas en tiu bildo Johs. Christoffersen, kiu havis la kuraĝon, jam en tiu fonda kunveno inviti al la «UNUA IFEF-KONGRESO en Århus

1949». Kiu el la partoprenintoj ne memorus pri tiu unua kongreso?

Grandioze efikis la vere amika tutsemajna kunesto de kolegoj el 8 landoj, kiuj sentis post kruela milito la profundan signifon de la vortoj de D.ro Zamenhof en la unua kongreso de Esperanto:

HODIAŬ KUNVENAS HOMOJ KUN HOMOJ

Neforgesebla por la unuaj pioniroj de nia movado estas enkaŭ la konferenco en Vieno unu monato antaŭ tiu kongreso en aprilo 1949. Tie, en Vieno, la neforgesebla Joseph Zink kore akceptis en ĉeesto de granda aro da vienanoj la malgrandan karavanon, konsistantan el jam nomitaj danaj kaj nederlandaj amikoj kaj la karmemoraj Retault el Francio, Quarone kaj — se mi bone memoras — ankaŭ Borrione kaj Zaconi el Italio kaj Keiser el Svisio.

La dokumentoj de la konferenco kun stampo de la Aŭstria Cenzuro, subskribitaj de po unu reprezentanto de la ĉeestantaj landoj, troviĝas ankoraŭ en Århus. Negranda estas la nombro de niaj veteranoj, kiuj memoras tiujn unuajn klopodojn ĉirkaŭ la restarigo de fervojista esperantomovado. Tro multaj aktivuloj el tiu unua periodo ne plu vivas. Sed verŝajne multaj el vi havas viglajn memorojn pri unu aŭ pluraj el la dek kongresoj de la unua periodo, kiuj multe helpis popolarigi la movadon inter kolegoj kaj por veki simpation ĉe aŭtoritatuloj. Vera revolucio por la preskaŭ 150 partoprenantoj estis la unua, ĉi tie en Århus, pro la varma etoso kaj la amikaj rilatoj inter kolegoj el 8 landoj. Tiuj, kiuj ĉeestis, certe memoras la popularan, altstaturan Anker Christensen, kies morto per fervoja akcidento du jarojn poste konsternis liajn multajn amikojn.

En la ĉarma kongreso de *Salzburg* elektiĝis nova redaktoro por la komunikilo, kiu pro financaj kaŭzoj ĝis tiam aperis malregule en kvanto de nur kelkaj ekzempleroj.

Kvar monatojn poste la apero de «Bulteno» signifis grandan progreson en la komunikado inter funkciuloj kaj membroj reciproke.

Pensu nur pri la ampleksaj raportoj de Jan Lok, la stimulaj artikoloj de prezidanto Stapel, la protokoloj de Drijfhout kaj la unuaj informoj pri terminara kaj fakaj laboroj.

La ofte plorindaj financaj raportoj de kasisto Biesheuvel instigis al libervolaj donacoj por «Bulteno», kiu dank al tio povis kontinui sian necertan ekzistadon. Malavaraj amikoj por Bulteno estis la svedoj kaj la svisoj.

En la pariza kongreso estis pli klare rimarkeblaj la starto de terminara kaj fakaj laboroj. Pape laŭdis siajn kunlaborantojn HELL, LIENHARD, BLIN kaj SIMON, kiuj kun li apartenis al la unuaj kuraĝuloj, kiuj akceptis kunlaboron en la giganta tasko, kiu estas la kompilado de fervojfaka vortaro. Tre gravan laboron tiurilate jam faris s-roj ROSHER kaj REBIČEK. Menciinde estas la bonega artikolo de Blin en la kongreslibro pri la lokomotivpruvejo en Vitry kaj la ekskurso tien, kiu cetere ne estis sukcesa. Ombra flanko de tiu jaro estis la subita morto en la kongresurbo de estrarano Antoon Wissink kaj la morto de Dirk Muller unu monato antaŭ la kongreso.

En *Lindaŭ* okazis la unua plenkunsido de la Terminara Komitato, vizito al riparejo Friedrichshafen kaj prelegoj tie. La ĉeesto en tiu kongreso de reprezentantoj de la aŭstria, franca, germana, norvega kaj sveda fervojoj montris jam kreskantan simpation por nia celado.

Okaze de la 5-a kongreso Labordus en *Utrecht* suprizis siajn membrojn per 24paĝa jubilea numero de «Bulteno»,

vestita en ĉarma verda kovrilo, kiu fiere atestis pri nia 5-jara ekzisto. Karikatura desegno pri prezidanto Stapel kun tre granda ligna martelo, la foto de Jan Lok, bildoj pri Ejfelturo kaj Himmelbjerget kaj sprita prezentaĵo de la terminara laboro rilatis al parto de bonaj artikoloj.

Surpizon alportis en la laborkunsido ankaŭ la germana delegito Joachim Giessner, kiu transdonis al la IFEF-estraro la unuan ekzempleron de la granda horaro, en kiu la Germana Federacia Fervojo, kiel unua en la mondo, presigis la liston de klarigoj ankaŭ en Esperanto. La *Utrechta* Kongreso, kaj poste multaj aliaj, denove substrekis, ke nia laboro estis rigardata serioza afero.

Envenis saluttelegramoj de la nederlanda ĉefministro D-ro Drees, de la prezidant-direktoro de la Nederlanda Fervojo, S-ro den Hollander, de S-ro Franz Jonas, tiam urbestro de Vieno kaj de la nederlanda ministro de trafiko. Ankaŭ ĉi tie parolis en solena malfermo multaj reprezentantoj de fervojaj administracioj, sindikatoj kaj de diversaj Esperanto-organizaĵoj. En laborkunsido S-roj Mollion kaj Rummel, *poste dum longa tempo valoraj amikoj de nia movado*, salutparolis nome de respektive la franca kaj la germana socialaj organizoj fervojaj.

En *Verona*, kie aktivis la juna Gino Corso kaj Saroni, Pape informis, ke li definitive devis fini la laboron por la terminaro. Blondeaux kun helpo de francaj kaj germanaj amikoj daŭrigis. La belgoj montris frazaron por vojaĝantoj, Esperanto franca-nederlanda kaj la danoj prezentis bele prizorgitan libreton kun la traduko en dana lingvo de la vortaro de Rosher.

En *Zürich* la Bi-wa-so-no-kongreso (Bipp-Walder-Sonderegger-Noll) dorlotis la virinojn per 3 speciale por ili aranĝitaj interesaj ekskursoj. *Blondeaux* surtabligis jam pretan kajeron kun ĉirkaŭ 5 000 terminoj kaj esprimoj en Esperanto kiel la unuan valoran rezultaton de la terminara laboro. Kaj fine en *Stockholm* la terminara laboro estis savita, kiam la juna — tiam juna — Ritterspach akceptis la gvidan taskon por la terminara laboro.

Eble tiu tre ĝojiga fakto kaŭzis, ke la bela kongreso en *Rijeka* staris en la signo de la slivovico. En tiu kongreso IFEF promesis, ke «Bulteno» aperos presita, kiu promeso plenumiĝis jam en aŭgusto.

Kaj post Rijeka denove al *Århus* por rigardi, ĉu kontentige kreskis la porkidoj. En Århus la urĝe necesaj plibonigoj de la fakaj prelegoj. Belegaj ŝildoj de Rasmussen.

La eksiĝo en tiu kongreso de prezidanto Stapel kaj la estraranoj Biesheuvel kaj Drijfhout signifis gravan perdon de tri jam spertaj estraranoj. Konsolon alportis amiko Bürger el Linz, kiu transdonis koverton kun 200 guldenoj por «Bulteno». Memorinda el tiu kongreso estas ankoraŭ la apero de «Hungara Fervojisto», kiu ĝis nun restis la PERLO DE NIAJ LANDAJ ORGANOJ. Laŭdon al D-ro Bácskai kaj redaktoro Kristek.

Jen kelkaj memorindaj faktoj — eble iom seke prezentitaj — el la kongresoj de la unuaj dek jaroj, kiam nia membronombro kreskis de *250 ĝis preskaŭ 2000.* La kongresoj neniel donas kompletan bildon pri la laboroj de la movado nek pri la amikoj, kiuj plenumis tiun laboron.

Krom la kongresoj okazis ja pluraj aktivecoj, kiel ekz. la feriosemajnoj, organizitaj de bone konataj amikoj en Svisio kaj Nederlando, kaj la precipe ĉe nia junularo fame konataj *SKISEMAJNOJ*, dum pli ol dek jaroj perfekte organizitaj kaj lerte gvidataj de Johann Geroldinger. Multaj el niaj veteranoj laboris en landaj estraroj, estis membroj de komisionoj, de la IFEF-komitato aŭ instruis en vesperaj

kursoj; aliaj helpis fortigi la fundamenton de la movado per sia fidela membreco kaj subteno. Estas absolute neeble nomi ĉiun aparte.

La vera historio de movado troviĝas ne en libreto, sed en la memoro kaj en la koroj de ĝiaj adeptoj. Por ĉiu el vi tiu historio aspektas alie, multe pli varma kun la bildo de karaj kunlaborintoj, amataj kaj ŝatataj amikoj, kies voĉon ni neniam plu aŭdos.

Dank'al ilia laboro, dank'al via laboro kaj dank'al la laboremo de tiuj, kiuj transprenis iliajn taskojn, IFEF fariĝis respektinda faktoro en la lukto kontraŭ lingvokonfusiĝo. Kaj al vi, niaj veteranoj, kiuj, ĉiu en sia loko, helpis atingi tiun staton, mi esprimas *sinceran dankon.*

Raporto de la fakprelega komisiono

Kun la necesa minimumo da kunlaborantoj kaj antaŭ notinde granda nombro da gastoj mardon, la 15-an de Majo 1973 kunvenis la komisiono en la kongresejo. La gvidanto koncize skizis evoluon kaj laborojn de la interkongresa periodo. La nacilingva utiligo de la Gotthard-prelego ne kontentigis. Preparaj enketoj pri la prelego por la 25a kongreso vekis intereson kaj sekvigis efikan kunlaboron kaj valoran subtenon de la kompetentaj DSB-instancoj. La specife danlandan temon «DSB kiel Ŝipkompanio», unika pro tio, ke nenie en la mondo ekzistas evoluinta ŝtato, kiu konsistas el tiom da landpartoj dividitaj de la maro kaŭzante tiajn transportproblemojn, kiajn DSB devis solvi, la aŭtoro mem prelegis ilustrante ĝin per du filmoj.

La realigo de nova regularo laŭ aldono III de la statuto atendas ankoraŭ sian plenumon per delegado de komisionanoj el la landaj asocioj. Ĝi celas primare pli efikan bazon por ekspluato kleriga kaj reputacia de la fakaj prelegoj, artikoloj kaj terminaro. Gvidlinioj kaj principoj de prelego-prezentado kun ofte nur etaj modifoj laŭ temo, lando ejo ktp. estas daŭre kompilata. Ili donu al spertaj kaj nespertaj organizantoj utilan rimedon pri aranĝado loka, teknika, faklingva kaj retorika.

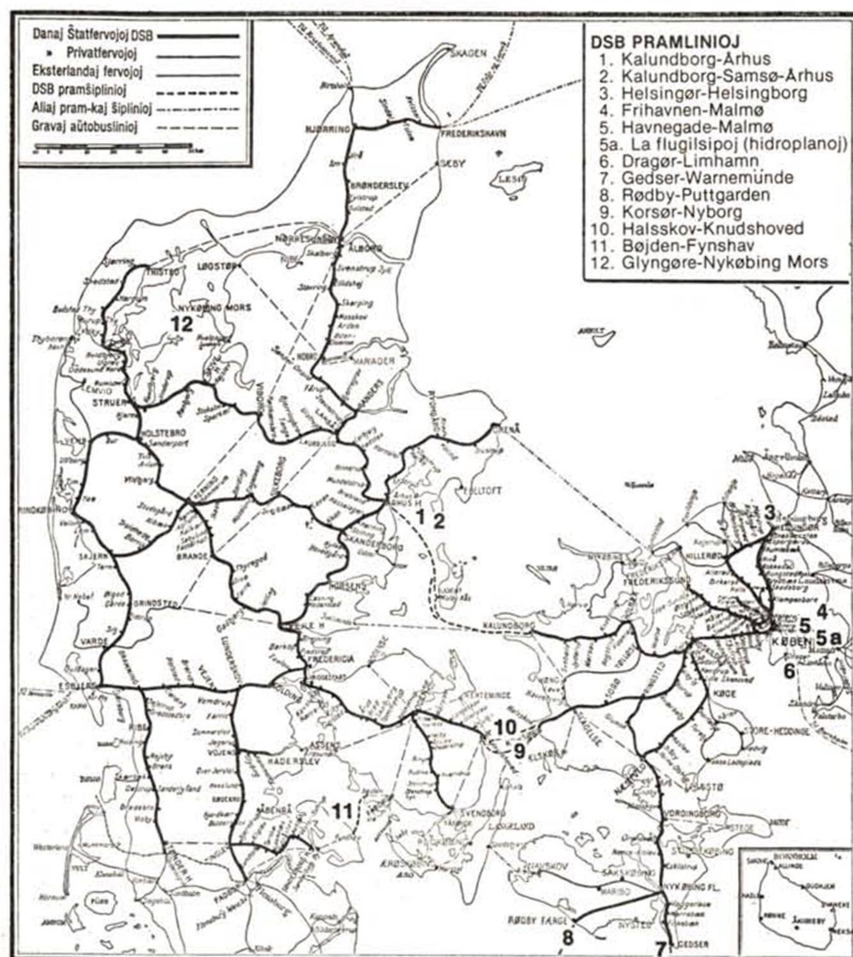
La komisiono por kontinua daŭrigo de sia faka agado proponis al la komitato reelekton de la ĝisnuna gvidanto, kiun rekomendon sekvis la komitatanoj. La demandon pri sekretario oni prokrastis provizore ĝis plena funkcio de la nova regularo. Konsiderante la gravan signifon de la fakaj organizaĵoj por la mondampleksa praktikado kaj agnosko de la Internacia Lingvo, la komisiono insiste rekomendis utiligi la fakprelegojn por vasta informado. Almenaŭ la resumon oni traduku en nacian lingvon kaj transdonu la impone aspektan verkon kun tia resumo kaj saluto de DSB al kompetentuloj en la propra fervoja administracio.

Dua prelego dumkongresa klarigis diversajn aspektojn de eŭropa fervoja politiko en la Komuna Merkato. D-ro W. Bormann, registara direktoro, instru-komisiito pri Esperanto en la universitato Hamburg, mem fakulo kaj profesie okupita pri aferoj de la Komuna Merkato, elokvente eksplikis tiun temon. Unuan fojon en la kadro de la Somera Universitato okazas fakprelego fervojteknika dum la ĉi-somera Universala Kongreso en Beograd. Verkita kaj prezentata de k-goj Sekereŝ kaj Sredić ĝi traktas la integran trafikon sur strato, relo, akvo kun ĉiaj ebloj kaj ekipaĵoj, kontenerojn, terminaloj ktp. La 26a IFEF-kongreso ankaŭ fake jam eklaboris. Kiel prelegotemo estas elektita «Modernigo de la hispana fervojreto dum la lasta jardeko.»

Willi Brandenburg

DSB KIEL ŜIPKOMPANIO

Fakprelego prezentita en la 25a IFEF-Kongreso kaj originale verkita de Gunnar Thuesen en kunlaboro kun DANSKE STATSBANER



Ĉirkaŭ 1870 la reto de fervojlinioj estis finkonstruita tiom, ke kiel plej granda baro por kontentiga transportkomuniko montriĝis la primitivaj cirkonstancoj ĉe la havenoj kaj la tro etaj ŝipoj. Pli kaj pli sentebliĝis, ke la nova fervojtrafiko alportis grandiĝantan nombron da pasaĝeroj kaj varsendaĵoj transportendaj inter la landpartoj. La situacio ofte fariĝis iom streĉa, ĉar ĉiu varsendaĵo estu transŝarĝita unue de trajno al ŝipo kaj poste inverse trans la markolo. Procedo entute, kiu estis tempopostula kaj multekosta. La ŝiptrafikon tiam prizorgis la

poŝtadministracio kaj aliaj privatuloj, kiuj posedis nur etajn ŝipojn kun tre malgranda kapacito kaj sen komforto por la pasaĝeroj. La neceso realigi eblecon por transbelta trafiko de fervojvagonoj sen transŝargo de varoj aktualiĝis altgrade, kaj en 1870 decidis la parlamento ekhavi unu fervojpramon por la trafiko trans Lillebælt = Malgranda Belto inter la urboj Fredericia (Jutlando) kaj Strib (Fueno).

DSB komencis la unuan fervojpraman trafikon en 1872. Estis io tute nova kaj neprovita en Danlando. En la du urboj ambaŭflanke de Malgranda Belto estis konstruitaj novaj havenoj kun trakkonekso al la pramo, kies trafikrezultoj cetere estis atenditaj kun absolute granda intereso. Tiu ĉi unua fervojpramo nomiĝis «Lillebælt». Ĝi havis tutan longon: 43 m. efektivan larĝon: 7,9 m. unu trakon: 38 metrojn, egala al spaco por 5 ordinaraj varvagonoj. La maŝinforto estis vapormaŝino kun rotaciigo al transversa akso surhavanta du grandajn padelradojn. La rapideco estis 8 marmejlojn, kaj la transira tempo ĉirkaŭ 15 minutojn La komforto por la pasaĝeroj estis kajuto sub la vagonferdeko kun unua kaj dua klasoj en unu parto — kaj tria klaso en la alia parto de la pramo. Sur la ferdeko laŭlonge de la flankoj estis konstruaĵoj kun necesejoj por la pasaĝeroj kaj ĉambretoj por la personaro. Kompare al la hodiaŭaj ekipaĵoj la tiamaj estis tre modestaj. Tamen oficiale la pramo kontentige plenumis tiujn dezirojn, kiujn tiu tempo postulis rilate la transiran daŭron de 15 miutoj. La en- kaj elpramigon de vagonoj prizorgis manovra lokomotivo, kiu kunhavis longan specialvagonon por eviti, ke la manovra lokomotivo venu sur la pramon. Tio estus tre riskoplena, kaj tial malpermesita ago.

Ĉio estis preta por la oficiala inaŭguro la 19-an de marto 1872. Tiu dato ankaŭ estas la elirpunkto por fikse decidi la 100 jaran jubileon 1972, ĉar la pramo ne eniris la laŭhoraran trafikon antaŭ la 15-an de aprilo pro longa kaj severa glacivintro. Intertempe oni spertis, kiajn nebonvenajn malfacilaĵojn la naturo inter alie povis starigi. Malgraŭ la nefeliĉa komenciĝo la pramtrafiko baldaŭ fariĝis bonega sukceso. En nur 2$^1/_2$ monatoj la pramo transportis 2947 varvagonojn.

Estis potage 40, aŭ ĉirkaŭ 20 en ĉiu direkto. Tiu ĉi alta mombro esprimis certan pruvon pri avantaĝoj kaj pri la bezono por fervojpramtrafiko. La varoj venis sen transŝarĝo al la fuenaj fervojstacioj de la adresatoj, kaj kompreneble estis same en la direkto al la jutlandaj. Multaj prudentaj personoj rimarkis la evoluon kaj aldonis pli vastan perspektivon, ke estus tre dezirinde havi fervojpramtrafikon ĉie, kie maro aŭ belto ekzistis inter du landpartoj. En tiu perspektivo la pensoj speciale estis destinitaj al Granda Belto kaj al la posta revo, vartrafiko sen baroj ek de Jutlando kaj Fueno rekte al Kopenhago. Plaĉa ideo, kiun subite interrompis neatendita situacio ĉe Malgranda Belto, kie la pramo suferis riparendan maŝindifekton. Necesis anstataŭigi la pramon, kaj unu el la vaporŝipoj apartenantaj al la poŝtadministracio eniris la trafikon; unue lue, sed baldaŭ DSB aĉetis kaj nomdonis ĝin per la trafa noma «Reserven» = La Rezervo. Trans Malgrandan Belton konstante evoluis la varvagontrafiko, kaj tiu triobliĝis en nelonga tempo. Nova pramo nomita «Fredericia», sed cetere egala al «Lillebælt» ankaŭ ektrafikis sur Malgranda Belto. De tiam la neceso de fervojpramoj fariĝis grava trafikfakto, kies evoluon ĉiuj agnoskis.

Esplorkomisiono de 1872 finplanu la ideon pri fervojpramoj ankaŭ trans la

plej signifa Storebælt = Granda Belto inter la urboj Nyborg (Fueno) kaj Korsør (Selando). En la parlamento regis multvario opinio pri la administra formo por la Granda-Belto-trafiko, unue ĉar la Selandaj Forvojoj estis privata entrepreno, due - la pramtrafiko estis sub la poŝtadministracio, kaj trie — la ĉeflinia fervojtrafiko fuena kaj jutlanda apartenis al la ŝtato = DSB. En 1881 la parlamento per leĝo decidis, ke la ŝtato transprenu la Selandajn Fervojojn, kaj ke tiuj kune kun la poŝtpramtrafiko estu sub administracio de DSB, kiu samtempe ricevis ekonomian permeson por du novaj fervojpramoj kaj du novaj havenkonstruaĵoj. En decembro 1883 okazis la oficiala malfermo de la trafiko trans Granda Belto kun du novaj pramoj «Nyborg» kaj «Korsør», nomitaj laŭ la prame ligitaj urboj. Temas pri du padelradaj pramoj konstruitaj el fero kaj ŝtalo kun vapormaŝinoj. Kiuj estis la unua dutrakaj. Traklongo estis 12 metroj, kiuj ebligis transportadon de 12 varvagonojn.

La pramlongo estis 77,42 m. Ĝia serva rapideco 12,2 marmejlojn donis por la 25 kilometra belto transiran tempon de ĉ. 80 min. La pramoj imponis per grando kaj agrabliga komforto por la daŭre kreskanta pasaĝertrafiko. Je la malfermo la laŭhorara programo enhavis 3 ĉiutagajn transirojn tien kaj reen. Post nur 2 jaroj necesis pliigi kun ankoraŭ 2 ĝis 5.

En la samaj jaroj ekfunkciis fervojprama trafiko trans Limfjordo inter norda — kaj suda Oddesund, kaj en la suda parto de Selando inter Orehoved kaj Masnedø. Vagona transporto laŭfervoja eblis inter la plej grandaj insuloj kaj landpartoj. Evidentiĝis ankaŭ tiel, ke la modernigo en la komuna, publika trafikkomuniko fariĝis kunhelpilo, kiu havis evoluigan efikon por terkulturaj, maŝinkaj manĝaĵprepara industrioj, kaj la rezulto revenis kiel grandiĝanta bezono por transportebleco ne nur enlanda, sed ankaŭ al la najbaraj landoj Svedio kaj Germanio. La unuaj paŝoj en internacian trafikon montriĝis jam en la postsekvaj jaroj. La transpramigo de Helsingør (Elsinoro, Danlando) al Helsingborg (Svedio) fariĝis DSB — posedaĵo. Nova transirebleco estis malfermata de Kopenhago al Malmø (Svedio) kaj en 1886, kiam la fervojo estis finkonstruita al Gedser, de tiu urbo al Warnemünde. De tiu tempo la nombro de pramoj kaj ŝtataj kaj privataj grandiĝis tiomgrade, ke pri Danlando estis dirite: La lando de La Pramoj.

La jaro 1903 kunportis grandan pliboniĝon kun enkonduko de vaporpramoj inter Gedser kaj Warnemünde. Ĉiutage 2-foje tien kaj reen donis bonan bazon por komforta turistvojaĝo inter la landoj norde kaj sude de Balta Maro, kaj la unuaj internaciaj pasaĝer- kaj dormvagonoj entrafike aktualigis novan vojaĝperspektivon kun novaj ideoj pri alloga pasaĝertransporto. Novigo, kiu baldaŭ poste ankaŭ estis akceptata por la enlanda trafiko kun dormvagonoj inter Kopenhago kaj Jutlando krome direktaj pasaĝervagonoj de Nyborg al la urboj Fredrikshavn, Struer kaj Esbjerg. Fariĝis evoluo pli vasta ol la prampovumo permesis. Novan petskribaĵon pri mono por novaj, pli grandaj pramoj la parlamento rifuzis, sed permesis monon por plilongigi kaj plibonigi la malnovajn pramojn. Kiel permesite, tiel farite sen plifortigo de la maŝininstalaĵoj. La kapacito vere plialtiĝis. Neeviteble la trafikmalfruiĝoj ankaŭ fariĝis ofta afero pro la nesufiĉa maŝinforto.

La lasta padelrada pramo estis konstruita en 1901 por Malgranda Belto. Depost tiu tempo la pramoj rimarkinde havis

helicon kiel movigan forton. La etaj pramoj havis 2 helicojn, antaŭan kaj malantaŭan, por tiel eviti ĉiaman ŝanĝon de la prama irdirekto. La grandaj pramoj havis 2 helicojn kune (ĝemelhelicoj) kiuj povis rotacii ambaŭdirekte sendependa unu de la alia kaj tiel akceli la direktoŝanĝon de la pramo. La trakcio restis vapora, sed la pramoj konstruiĝis 2-trakaj kun supra ferdeko, kie estis salonoj por la pasaĝeroj. Tio estis novkreitaĵo, unue plezuriga al la pasaĝeroj, due esprimo por nehaltigebla bezono kaj sinsekva evoluo en la pramkonstruado.

La plej grandajn novigŝanĝojn kunportis la jaroj inter la du mondmilitoj, kiam speciale por la Granda-Belto-trafiko de 1927 la pramoj konstruiĝis kun 3 trakoj. La kapacito por fervojvagonoj esence altiĝis de 14 ĝis 24. La supra ferdeko «La Promenada Ferdeko» tute aliiĝis kaj ekhavis salonojn por unua, dua kaj tria klasoj. En ĉiu klaso cetere estis apartaj salonoj por kaj fumantoj kaj nefumantoj. Komuna por ĉiuj klasoj estis la restoracio kun varmaj tagmanĝaĵoj. La trakcio fariĝis dizela kun helicoj kiel movigilo. Tiu pramo plaĉis al ĉiuj, kaj ĝi estu la modelo por la sekvantanta pramaro. Antaŭvidite absolute ne estis, ke nur 2 jarojn poste la aŭtomobiltrafika evoluo necesigis proponon pri pramtipo kun aliaj ecoj destinitaj speciale al aŭtotransporto.

En 1930 eniris la pramaron nova aŭtopramo kun kapacito por 55 personaŭtoj kaj 600 pasaĝeroj. La aŭtotransportformo fariĝis pli kaj pli ordinara sed ankaŭ pli preferata transportilo por la malpli longaj distancoj. La penso pri transporto de pordo al pordo ekrealiĝis ne nur por personoj sed grandparte ankaŭ por varsendaĵoj, kaj tiel DSB subite fariĝis transportanto por siaj konkurencantoj. Situacio en la trafikevoluo, en kiu ĉiuj racie klopodas utiligi la plej konvenan transportmanieron.

En 1933 ektrafikis direktaj pasaĝervagonoj de Kopenhago trans Granda Belto al Strib ĉe Malgranda Belto, kie la trafiko al Fredericia sub konstanta premo okazis per 5 pramoj. Tie ĉi DSB en 1872 faris la unuajn paŝojn kiel ŝipkompanio, kaj 1935 estis la jaro, en kiu la sama transpramigo post 63 jaroj, plenaj da bonaj tradicioj, transdonas sian funkcion al la novkonstruita ponto, laŭ kiu ekveturas trajno post trajno, anstataŭ per pramo: vagono post vagono. Direktaj trajnoj inter Jutlando kaj Kopenhago efektiviĝis kun nur unu transpramigo ĉe Granda Belto.

1937: Nova ponto trans Storestrømmen = Granda Akvofluo, kaj en 1938 nova ponto trans Limfjordo ĉe Oddesund. La nombro de varvagonoj en la fervojtrafiko daŭre pligrandiĝis. La pramtrafiko trans Granda Belto fariĝis problemdona situacio, ĉar la pramkapacito estis nesufiĉa por la transportbezono, kiu grandiĝis nepriskribeble. Tia estis la ordinara trafikbildo, kiam la dua mondmilito komenciĝis, kaj kun la sama problemo anoncis sin la postmilita periodo, sed kun tiu granda diferenco, ke unue la pramoj malnoviĝis kaj suferis pro troa uzado kaj due la Balta-Marotrafiko kun pramtrafiko inter Danlando kaj Germanio ne povis ekfunkcii. Por ĉiuj internaciaj pasaĝer- kaj vartrajnoj estis devige kune kun la aŭtoj pasi trans Granda Belto. La grandiĝanta nombro de aŭtoj jam *signis* la neceson havi 2 havenojn, unu por la trajnprama- kaj unu por la aŭtoprama trafiko kun senĝena kaj rapida en- kaj elpramigado. Novaj pramoj eniris la trafikon tiel rapide, kiel ekonomi-permesoj estis donitaj de la parlamento. Malgraŭ ĉiuj strečoj por kontentiga pramtrafiko Granda Belto kun la signifotrafa nomo

«La Botelkolo» rikoltis malprave la mokan kromklarigon: «Kie la trafiko estas malfruigita».

1951: La Balta-Maro-trafiko inter Gedser (Danlando) kaj Grossenbrode (Germanio) malfermiĝas kun pramoj, kiuj povas prizorgi grandan parton de la trafiko internacia de- kaj al la Skandinaviaj Landoj. Tiu ĉi granda parto en la dua jaro estis i.a. 350.000 pasaĝeroj, 11.000 trajnvagonoj, kaj 43.000 aŭtoj. Klare videbla kaj impona helpo al Granda Belto kie la statistiko por la sama jaro estis: 4 1/2 millionoj da pasaĝeroj, 350.000 trajvagonoj, kaj 1/2 miliono da aŭtoj. Sed la vojtrafika evolu ne stagnis, kaj la situacio ĉe Granda Belto restis daŭre same prema. En feriaj periodoj venis longaj vicioj da aŭtoj, kiuj haltigis la fervojtrafikon de varagonoj. Tio, simple dirite, estas esprimo por trafika kaoso.

1957: DSB inaŭguris novan aŭtopramtrafikon trans Granda Belto kun linikonduko iomete norde de la estanta inter 2 novaj havenoj Halsskov (Selando) kaj Knudshoved (Fueno). La alveturo okazas laŭ aŭtovojoj al la havenoj, kaj la transporto okazu per la nova aŭtopramo «Halsskov», kiu havas 2 ferdekojn por aŭtoj kun loko por 200 kaj kun pasaĝerkapacito por 1.500. Kalkulite ĉiutage kun 7 fojoj tien kaj reen la kapablo egalis al 2.800 aŭtoj. Kune kun du aŭtopramoj de la malnova transiro ili reprezentis la komenciĝon de la nova trafiko. Por havi sufiĉan kapaciton necesis ĉiujare 1961, 1962 kaj 1963 disponi pri nova aŭtopramo. Tiu de 1963 kun la nomo «Arveprins Knud» = «Heredprinco Knud» havas 3 ferdekojn kun kapacito por 400 personaŭtoj kaj 1.500 pasaĝeroj. Daŭre tamen estis dezirinde logi iom de la aŭtomobilistoj for de Granda Belto ekzemple al la novaj pramoj inte Kalundborg kaj Århus, kie ili kun granda sukceso de 1960 formas la novan pramlinion «Hurtigruten» = «Rapidvojo», kiu reduktis la transiran tempon de 5 al 3 horoj. Povis okazi nur, kiam eniro al la insulo Samsø estis ellasata. Tiun servon prizorgas 2 aliaj pramoj.

1963: La oficiala inaŭguro de «Fugleflugtslinien» = «Birdfluga linio» la plej nova transiro inter Rødby (Danlando) kaj Puttgarden (Germanio). La Balta-Maro-trafikon prizorgas tiuj du modernaj havenoj kun trakaro kaj ĉiuj teknikaj helpiloj kaj per la pramoj de la transiro inter Gedser — Grossenbrode, kie transiro post tio nuliĝis. Per tiu paŝo Granda Belto ricevis tre senteblan helpon. Al la eksterlanda trafiko ekzemple al Hamburg laŭ la nova linio estas tempogajno de 1 1/2 horoj pro 160 kilometrojn malpli longa vojo. La nunaj pramoj tie povas transporti 10 internaciajn pasaĝervagonojn aŭ ĉirkaŭ 30 ordinarajn varvagonojn Ambaŭkaze sufiĉe por plena trajno. Sen trajnvagonoj estas pramkapacito por 300 aŭtoj sur du ferdekoj kaj pasaĝerloko por 1.500 personoj. La nova pramo «Danmark» eniris la trafikon 1968. En la transpramigado per 4 modernaj pramoj partoprenas 2 danaj kaj 2 germanaj pramoj.

En la kontraŭa angulo de Selando — inter Helsingør kaj Helsingborg — la trafiko travivis same grandan evoluon kun aŭtoj kaj fervojvagonoj, kaj regas konstanta konkurenco pri aŭtoj kaj pasaĝeroj. En 1967 kaj 1970 tute novaj kaj modernaj pramoj eniris la trafikon, kaj de tiu tempo DSB trafikas per 7 pramoj. La transiro daŭras 25 minutojn, kaj pramekiro okazas ĉiun kvaronan horon.

La Dan-Sveda trafiko inter Kopenhago kaj Malmø havas specialan transiron por unue: fervojvagonoj, due: aŭtomobiloj kaj trie: pasaĝeroj, kiuj plie povas elekti aŭ la ordinaran transiron, kiu

daŭras 1 1/2 horojn per la grandaj ŝipoj, aŭ vojaĝon per la paralela hidroplana-linio «La Flugilŝipoj», kiuj transiras — eble pli korekte transflugas — dum 35 min. La speciala aŭtoprama trafiko funkcias inter Dragør kaj Limhamn.

La ĉiama pligrandigo de pramkapacito por ĉiuj transirejoj donis plifaciligan allason por transporto ĉiel kaj revenigis denove la atenton al Granda Belto. La transportenda aro da varvagonoj tie necesigis novan ŝipon kaj fariĝis speciala pramo por nur la varvagona trafiko, nome «Asa Thor», kun kapacito por 40 veturiloj. Per tiu pliigo liberiĝis transportspaco por pli multe da direktaj pasaĝervagonoj. La evoluo entrafika refoje montras, ke Granda Belto daŭre estas la plej signifoplena transiro en Danlando. Al la tiea pramaro ĵus alvenis nova triferdeka aŭtopramo, kaj ĉi-jaran aŭtunon ektrafikas nova fervojpramo. Antaŭvidite estas, ke la horarŝanĝo en 1974 enhavu kapaciton por transpramigado de ne nur la nunaj pasaĝertrajnoj, sed ankaŭ por novaj- regule ne malpli ol unu trajno en ĉiu horo. Por garanti tiun trafikon kun ioma rezervo jam estas donita al la parlamento petskribo pri ekonomia bazo por ankoraŭ nova fervojpramo.

Multaj situacioj en la trafiko estas parte antaŭvideblaj, sed granda demandsigno daŭre ekzistas antaŭ kaj post la vorto «vintro». Kiam DSB ektrafikis sur Granda Belto, preskribis la parlamento kiel okazigi trafikon kaze de glacivintroj. Per nekovritaj glaciboatoj kun personaro de 8 — 10 viroj, 5 — 8 pasaĝeroj kaj iom poŝtaĵoj, helpita de veloj kaj remiloj la plej necesa transporto okazu. La transiro povis daŭri ek de 10 ĝis 12, 14 horojn aŭ pli. Kiam estis parto de senglacia maro, la transporto okazis nature helpe de veloj kaj remiloj, sed se glacio baris la veladon, povis esti devige tiri la boaton sur la glacio. Tiun laboron faris la personaro kun helpo de la pasaĝeroj. Por iomete mildigi la severan, primitivan transportmanieron estis interstacio konstruita sur la insuleto Sprogø, kie estis eble fari paŭzon.

Kun entrafikigo de la grandaj pramoj malaperis la glaciboata transportformo, tamen helpilo por rompi la glacion por tiuj ĉi restis ankaŭ neceso. Kelkaj dum jaroj faritaj klopodoj per ŝipoj kun specialkonstruitaj ecoj absolute ne solvis la problemon.

La tre severaj glacivintroj 1940, 41 kaj 42 devigis paŝon tute eksterordinaran. Rezultiĝis plani garantiilon por certigi pramtrafikon en ĉiu ajn vintra situacio. La realigo de la plano fariĝis la ŝipo «Holger Danske». Unikaĵo kaj giganta konstruaĵo, kiu ĉeftaske devas dispecigi marglacion kaj laŭirebligi transmaran vojon aŭ asisti, se iu el la laŭhoraraj pramoj ne povas liberiĝi aŭ ne povas trapasi la glacibarierojn. Pro vento aŭ forta akvofluo la glaciŝova premo povas tiom enormiĝi mezlaŭlonge la pramflankojn, ke «Holger Danske» unue devas disrompi la glacion laŭlonge de ambaŭ flankoj antaŭ ol ĝi povas konduki la pramon al haveno.

Dum eksterordinaraj periodoj la ŝipo povas anstataŭi ordinaran pramon, ĉar krom pasaĝerloko por 600 — 700 personoj troviĝas ferdeko por 70 personaŭtoj aŭ uzebla por 150 konteneroj enhavantaj pecvarsendaĵojn. La origina tasko por «Holger Danske» ĉiam volas esti, garantii la vintran pramkomunikon sur Granda Belto.

Paŝeton en la transoceanan trafikon DSB ankaŭ jam faris. Vartransportformo laŭ plej nova sistemo estas la grandkontenera trafiko. Por efektive utiligi kaj kombini tiun transportmanieron DSB kaj Ø.K. = La Orientazia Kompanio en

kunlaboro fondis novan transportservan akcisocieton nome: ALFRAGT. Kun 500 — 800 fervojvagonoj kaj 10 kontenerstacioj DSB povas ekspedi la surteran trafikon de kaj al la danaj havenoj en Århus kaj Kopenhago, aŭ — se aktualiĝas — al la grandaj, internaciaj havenoj en Hamburg aŭ Gøteborg. Por tiu ĉi transportservo Ø.K. jam mendis 5 kontenerŝipojn. 2 el ili jam eniris la trafikon kaj i.a. transportas la Alfragt-kontenerojn en internacia transmara trafiko.

La trafiko Gedser — Warnemünde estas prizorgata de unu pramo. Dana pramo trafikas en la vintra sezono, ĉar en tiu tempo sufiĉas kun 3 pramoj inter Rødby — Puttgarden. El la 3 pramoj 2 estas germanaj.

La demando pri ponto super la Granda Belto jam antaŭ delonge anoncis sin, sed la decido pri ĝia realigo ĉiam trafas en streĉan ekonomion de la parlamento, kaj la problemo refoje fariĝis iom forpuŝita. Kun pontoj trans Granda Belto kaj Øresund multaj pramoj fariĝas superfluaj. Unu el la lastaj ideoj pri nova trafiko kun kelkaj el la pramoj estas, ke DSB transprenu la grandan transportlaboron al la insulo Bornholm en Balta Maro.

*

Kompleta teksto kun ilustraĵoj, statistikaj tabeloj, liniomapo kaj aliaj indikoj, ĉio en ujo de DSB estas ricevebla de kolego Gunnar Thuesen, Langekaervej 40, DK 2750 BALLERUP, Danlando — aŭ ĉe la Fakprelega Komisiono.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

En n.ro 3 de IF ekestis kelkaj bedaŭrindaj eraroj, kaj la redaktoro pro tio petas vian pardonon.

Temas pri la fakprelegteksto de D.ro Werner Bormann:

Eŭropa fervoja politiko en la komuna merkato.

Paĝo 47, linio 29: La korekta teksto estas: librotenadon kaj kostkonstaton. Paĝo 49, linio 1: devas stari:.. naciaj registaroj Paĝo 49, linio 5: La korekta teksto estas:.. kiuj ne malhelpas.... Paĝo 50: linio 9 en kolono 2: La korekta teksto estas: bedaŭrinde fariĝis eraro...

Linio 19: La korekta teksto estas:... prezidanto Stapel kun la kolegoj Biesheuvel....

Paĝo 51 sub nekrologoj, linio 5: La korekta teksto estas: Eduard Graf. Linio 8: devas stari edzinon (ne edizon).

Linio 28, la unua vorto estu: Unuiĝo.

Linio 36: Ne Eesperantista, sed Esperantista.

Paĝo 52, linio 31: Tie staru: pensmanierojn, ne pensmaierojn.

*

Suplemo por la listo de la aliĝintoj al la 25a Kongreso de IFEF.

No. 479 DAHL JENSEN, Aage, Danio — 480 DAHL JENSEN, Inger, Danio — 481 NIELSEN, Asta, Danio — 482 BRODERSEN, Britha, Danio — 484 SWITALSKI, Josef, Danio — 485, HANSEN, Ejnar, Danio — 486 KÜHLMANN, Bodil, Danio — 487 KÜHLMANN, Gustav, Danio — 488 SKYUM, Niels Peter, Danio — 489 SKUM, Liva, Danio — 490 KOLLE, Arne, Danio — 491 KOLLE, Sigrid, Danio — 492 WOLF, Berthold, Germanio — 493 GERNER, Ludwig,

Danio — 494 SØRENSEN, Elna, Danio — 495 HOLM-LAURSEN, Bent, Danio — 496 KNUDSEN, Meta, Danio — 497 NICKEL, Friedrich, Germanio — 498 BLUNDEN, Ferdinand, Aŭstrio — 499 GEORGI CVET, Vanĉev, Bulgario — 500 SCHWARZ, Oskar, Aŭstrio — 501 EKSTRØM, Bertil, Danio — 502 BIASI, Armando, Italio — 503 KOSIATY, Maria, Pollando — 504 JENSEN, Elin Tang, Danio — 505 MELONI, Gian Piero, Italio — 507 MANTOVAN, Renzo, Italio — 508 BATTISTELLA, Renzo e Tomada, Italio — 509 FRANCHI, Emanuele, Italio — 510 TARLINDANO, Spartako, Italio.

Nekrologoj

En Germanio mortis la 14.5.1973.

OTTO ROSENZWEIG,

naskigita 20.1.1907.

Li estis fidela membro de la grupo Nürnberg. Ofte li zorgis pri variaj programoj kaj liaj fotoj- kaj sonbendprezentadoj estis ĝuo por ĉiuj aŭskultantoj. Tro frue li devis forlasi sian familion.

*

En aĝo de 78 jaroj forlasis nin en Frankfurt/M la 6an de julio

LEO BALD

Li estis Esperantisto dum pli ol 40 jaroj, membro de GEFA post ĝia postmilita fondiĝo. Li ofte partoprenis internaciajn kongresojn au vojaĝis kiel naturamiko eksterlanden.

*

El Cehoslovakio

Atingis nin la informo, ke la 1.7.1973 mortis

VACLAV RÜZICKA

el Decin. Li multe korespondis kaj en multaj landoj li havis geamikojn, kun kiu li interŝanĝis bildkartojn pri fervojaj motivoj. Li ankaŭ gvidis Esperantokursojn por komencantoj en sia hejmurbo.



El Danio. Forta bato trafis DEFA. La 10/7 1973 subite mortis

VILLY BRÆNDSTRUP

Villy Brændstrup naskiĝis 24/11 1917 kaj esperantiĝis vintre 1949/1950. Li do apertenis al la veteranoj.

Dum la multaj jaroj Villy vigle kaj entuziasme laboris por nia movado. En 1955, 1956, 1957 kaj en 1959 li estis DEFA-komitatano ĉe la IFEF-kongresoj. En 1958 kaj 1959 li estis DEFA-sekretario.

En 1955 kaj 1956 li estis prezidanto kaj de 1972 vicprezidanto de nia Århusa grupo.

Dum la IFEF-kongresoj en 1958 kaj en 1973 li estis gvidanto de la loĝiĝa servo.

Ĉe multaj ĝeneralkunvenoj de DEFA Villy estis sperta kaj eminenta vortgvidanto.

Kvankam li antaŭ multaj jaroj pensiumiĝis pro akcidento li ĉiam sekvis nian laboron kun intereso kaj li estis vigla spite de oftaj koratakoj.

Villy ĉiam estis helpema kaj bonhumora homo kaj pro tio havis multajn geamikojn.

DEFA kondolencas al la familio kaj speciale al Ruth kiu perdis sian edzon.

Ni perdis bonan amikon.

Ingvard Kensing.

*

El Svedio alvenis informo ke nia samideanino

ANNA FORSLUND,

Skellefteå, edzino de kolego Yngve Fors-

lund mortis la 26an de julio. Kune kun sia edzo, ŝi ofte partoprenis dum la IFEF-kongresoj.

———————

Al ĉiuj niaj mortintoj ni konservas bonan memoron.

Al la familianoj IFEF sincere kondolencas.



EL LA FERVOJISTA MONDO



S.ro Per Engen de Norvegio salutparolas dum la kunveno de fervojistoj en Budapest.

Iom-post-iom iĝas tradicio, ke okaze de la Fervojista Tago en Hungario kunvenas la fervojistoj-esperantistoj por interkonatiĝi, por konatiĝi kun la diversaj regionoj de Hungario.

Ĉijare la centjara jubileo de unuigo de tri apuddanubaj urboj — Obuda, Buda kaj Pest — al Budapeŝto donis la okazon, ke tiu ĉi renkontiĝo estu aranĝata en nia jubileanta ĉefurbo.

Kiel kutime, ankaŭ ĉijare ni invitis gastojn el eksterlando. Krom la oficialaj gastoj ni kore bonvenigis je nia kunveno gesinjorojn *Krogstie* el Løten kaj *Engen* el Hamar. Kun ĝojo ni vidis inter ni samideaninojn Svatava *Helmeczyová* el Praha kaj Greta *Gössl* el Linz, samideanojn F. *Markl* el Česka-Trebová, W. *Petruske* el Berlin, P. *Robiolle* el Paris, R. *Zanko* el Wien.

La kunvenintajn eksterlandajn kaj enlandajn gastojn inter ili estraranojn de Budapeŝta Komisiono de HEA bonvenigis direktoro János *Tóth*, gvidanto de Budapeŝta Fervoja Direkcio. Dum la oficiala parto de renkontiĝo, kie reprezentigis sin la Partio-organizaĵo en la persono de d-ro Imre *Pethes*, la Fervojista Sindikato pere de samideano István *Kaszás*, la Hungara Esperanto Asocio pere de sia prezidanto d-ro Jósef *Mátéffy*, la festan parolon diris D-ro Ferenc *Phersy*, vicprezidanto de Fervojista Faksekcio de HEA.

Unue li skizis la historion de Budapeŝto, sur kies loko jam antaŭ 3 000 jaroj estis kolonio. Poste li koncize konigis la rezultojn plenumitajn de MAV en 1972 kaj mallonge parolis pri la tasko de la jaro 1973. Li emfazis, ke, kvankam la etato de Hungaraj Ŝtatfervojoj malpliiĝis, tamen la rezultoj plialtiĝis kaj sur la tereno de vartrafiko, kaj sur la tereno de persontransportado.

La oficialan parton sekvis post mallonga paŭzo koncerto interrompita kelkfoje per esperantlingva deklamado. Mária *Mátyás*, Kossuth-premiita, merita kantartistino kaj László *Külkey*, kantartisto, gesolistoj de Hungara Ŝtata Opero kantis ariojn kaj duetojn el operoj «Traviata,» «Carmen» kaj «Madam Butterfly» kaj el la operetoj «Cigana amo» kaj «Ciganbarono». Ilin akompanis kaj prezentis la uverturon de hungara opero «Lásló *Hunyadi*» de Ferenc *Erkel* kaj la Babiladpolkon» de J. *Strauss* la simfonia orhestro de Fervojista Sindikato sub la gvido de d-ro András *Hamar*, orchestestro.

La etoson, okazigitan de la belaj kantoj faris eĉ pli varma, eĉ pli amika, ke la gekantartistoj kantis inter la tabloj, ĉirkaŭ kiuj la partoprenantoj sidis, do la kontakto inter la artistoj kaj la publiko estis tre agrable senpera. Fine, kiam Mária Mátyás esperantlingve kantis hunga-

ran popolkanton, la aplaŭdo ne volis ĉesi.

Por fari la kontaktojn pli senpera, la geesperantistoj komune vespermanĝis en restoracio.

La sekvintan tagon malgranda grupo de geesperantistoj post mallonga parolado de d-ro István *Bácskai* florkronis la memortabulon de Julio *Bagby*. Ĝin la esperantistoj inaŭguris okaze de la Hungara Kulturfestivalo en 1972 sur la muro de la iama loĝdomo de Paĉjo.

Antaŭtagmeze la partoprenantoj de la kunveno kolektiĝis en Hungara Trafika Muzeo, kie s-ro Per Johan Krogstie, prezidanto de Norvega Fervojista Esperanto Federacio, redaktoro de IF, prezentis filmojn pri sia lando, Norvegio post mallonga prelego. La unua filmo montris la servojn de Norvega Fervojo, la dua konigis la ĉefurbon de Norvegio, Oslo. Ambaŭ koloraj filmoj havis esperantlingvan tekston. La tria filmo plezurigis la rigardantaron per la regionoj de la trans-poluscirkla teritorio de Norvegio.

Post la tre interesa prelego kaj filmprezentado d-ro Tibor Halász kunlaboranto de Trafika Muzeo, eksprofesoro de Teknika Universitato gvidis la eksterlandajn gastojn kaj la partoprenantojn en la muzeo kaj donis klarigon pri la ekspoziciitaj objektoj en Esperanto. Tie ili povis sekvi pere de la ekspoziciitaj modeloj kaj bildoj la evoluon de la trafikiloj de la arbotrunko ĝis la spacveturilo. Tre interesaj estis la modeloj de diversaj ŝipoj kaj pontoj, sed speciale valoraj estas la esence funkcikapablaj vaporlokomotivmodeloj. La modeloj estas precizaj malgrandigitaj kopioj de originalaj lokomotivoj. La elementoj estas el la sama materio kiel sur la originala lokomotivo en la proporcio 1:5.

La tempo tre rapide flugis kaj la partoprenantoj jam devis pensi pri la hejmenvojaĝo. Kun belaj impresoj riĉiĝintaj adiaŭis unu la alian en la espero, ke en la venonta jaro denove okazos renkonto en alia urbo de la lando, kie ili povos renkonti unu la alian kaj ankaŭ eksterlandajn gastojn.

Pál Kristek



FERVOJNOVAĴOJ

LA PIONIRFERVOJO EN BUDAPEST ESTAS 25-JARA



Karan datrevenon festis junaj pioniroj en tiu ĉi jaro en Budapeŝto. Antaŭ 25 jaroj hungara popoldemokratia ŝtato donacis ĉarman etŝpuran fervojlinion al hungaraj gejunuloj.

La 12 km-oj longa tute novkonstruita fervojlinio estas modelo de bele evoluanta Hungara Ŝtatfervojo. Malnovaj permane funkciigitaj, mekanika kaj plej novaj elektraj instalaĵoj servas altnivelan edukadon de estontaj hungaraj fervojistoj.

Elkore ni gratulas al junaj fervojistoj de plej juna linio de MAV., estante samaĝa kun nia ŝatata organizo IFEF.

F. Kapcsándi

La redaktfino por la venonta IF estas 20.9.1973.

Presita de presejo A. Sæther A.s.
N-2300 Hamar, Nervegio.